



1

LA VISION D'AVENIR

AMÉLIORER LE CADRE DE VIE, FAVORISER UN DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'agglomération de Montréal dans la région métropolitaine

La vision stratégique

Le concept d'organisation spatiale

L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Il faut aller au-delà des apparences pour saisir les forces vives qui donnent à l'agglomération de Montréal sa place prépondérante dans le développement économique et social de la région métropolitaine et du Québec. Ainsi, malgré la relative stabilité de la population et de l'emploi sur un territoire somme toute largement urbanisé, l'agglomération de Montréal se transforme et se reconstruit.

L'agglomération de Montréal réunit sur son territoire près de la moitié de la population de la région métropolitaine et près des deux tiers des emplois.

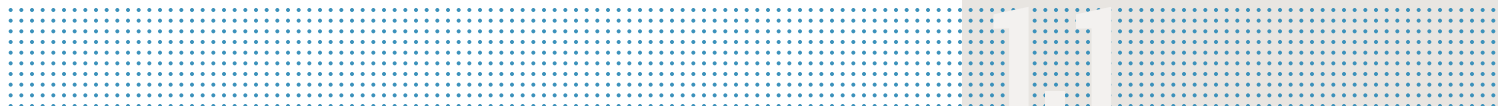
Montréal est une métropole internationale, vivante et inclusive, caractérisée par une vitalité culturelle exceptionnelle en Amérique du Nord et des forces créatrices reconnues internationalement. Son dynamisme économique se démarque par la concentration des pôles d'emploi les plus importants de la région et du Québec, notamment le Centre de Montréal avec plus de 400 000 emplois. Ainsi, l'agglomération de Montréal se démarque comme élément moteur de l'économie québécoise par la plus grande concentration d'emplois du secteur tertiaire moteur et des établissements axés sur le savoir et la recherche.

L'agglomération, avec 1,9 million d'habitants, dans une région métropolitaine qui en comprend 3,9 millions, gagne maintenant quelque 6 000 personnes chaque année. Cette croissance, modérée, devrait se poursuivre et la population de l'agglomération devrait atteindre 2,2 millions d'habitants en 2036.



Site web du NASA's Earth Observatory

Montréal, la nuit



L'augmentation de la population s'explique principalement par l'immigration internationale : celle-ci permet de compenser la perte des ménages qui quittent l'agglomération pour les autres secteurs de la région métropolitaine. Ce sont près de 35 000 immigrants, soit près de 80 % de ceux qui s'établissent dans la région métropolitaine, qui viennent chaque année s'installer à Montréal et contribuer au dynamisme de la métropole et à l'enrichissement de son caractère cosmopolite. L'intégration de ces nouveaux arrivants constitue un défi important. Depuis longtemps, Montréal représente la porte d'entrée du Québec pour la très grande majorité des immigrants : un Montréalais sur trois est né à l'extérieur du Canada.

L'augmentation de la population tient aussi à son accroissement naturel, avec un nombre de naissances plus élevé que celui des décès. Depuis plus de 10 ans, nous assistons à une reprise notable de la natalité ; l'agglomération enregistre même un nombre de naissances supérieur à celui du reste de la région métropolitaine.

À l'instar de la plupart des grandes villes des pays industrialisés, la population de Montréal vieillit graduellement : un résident de l'agglomération sur cinq aura 65 ans ou plus d'ici 2036 (par rapport à un sur six en 2011). Ce vieillissement s'opère encore plus rapidement dans les villes de la banlieue montréalaise. Alors que la population vieillit, ceux qui quittent l'agglomération sont des adultes âgés de 25 à 39 ans et des enfants de 14 ans et moins ; il s'agit donc souvent de jeunes familles avec enfants. Le principal défi est de garder ces familles et d'en attirer de nouvelles afin d'assurer l'équilibre sociodémographique de l'agglomération. Notons toutefois que près de la moitié des ménages ou des familles avec enfants de la région métropolitaine habitent dans l'agglomération de Montréal.

Le nombre de ménages augmente plus rapidement que la population. En 2011, près de 850 000 ménages ont été recensés dans l'agglomération, soit 2,2 % de plus qu'en 2006. La population s'est accrue de 1,7 % au cours de la même période. Un phénomène semblable touche le reste de la région métropolitaine, où la population a augmenté de 8,8 % au cours de la période 2006-2011 et le nombre de ménages, de 9,9 %. Avec le vieillissement de la population, l'éclatement des familles et le nombre sans cesse croissant de personnes vivant seules, nous observons depuis quelques décennies une multiplication et une transformation importantes de la structure des ménages.

L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

LES PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES POUR L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

Les projections de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), réalisées à partir des tendances récentes, nous apprennent que :

- La population totale atteindra 2 240 108 personnes en 2036, soit une augmentation de 16,9 % comparativement à 2011;
- En 2036, le groupe des 0-19 ans représentera 20,6 % de la population totale (comparativement à 20,1 % en 2011), les 20 à 64 ans, 58,6 % (64,5 % en 2011) et les 65 ans et plus, 20,8 % (15,3 % en 2011);
- Le nombre de ménages passera, pour sa part, de 850 588 en 2011 à 1 003 732 en 2036; il s'agit d'une hausse de 153 144 ménages.


L'accroissement des ménages composés d'une seule personne constitue cependant une tendance lourde qui caractérisait l'agglomération de Montréal dans les dernières années et qui a grandement marqué le reste de la région. Au cours de la période 2001-2011, les ménages formés d'une seule personne se sont en effet accrus de 10 % dans l'agglomération de Montréal et de 43 % dans le reste de la région métropolitaine. En 2011, l'agglomération compte 332 715 personnes vivant seules, ce qui représente 39 % de tous les ménages. Dans le reste de la région métropolitaine, 25 % des ménages comprennent une seule personne. Selon les prévisions de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), ce type de ménages sera majoritaire sur le territoire de l'agglomération à partir de 2021.

Le revenu médian des ménages, avant impôt, est de 44 157 \$ en 2011. Toutefois, près du tiers des ménages de l'agglomération vivent sous le seuil de faible revenu.

L'agglomération jouit d'une économie forte et variée qui repose, à la fois, sur des entreprises manufacturières et sur des entreprises de services. Elle concentre 64 % des emplois de la région métropolitaine, principalement au sein de ses trois grands pôles économiques : les pôles de l'Est, de l'Ouest et du Centre. Ces pôles, non seulement renferment d'importants bassins d'emplois, mais présentent aussi un potentiel de croissance et d'attraction de la richesse.

Alors que l'économie montréalaise s'est longtemps appuyée sur les entreprises manufacturières, elle est, depuis les deux dernières décennies, de plus en plus tournée vers le secteur tertiaire et même vers le tertiaire dit « moteur » qui regroupe les services aux entreprises les plus spécialisés, ce qui contribue à l'attraction de nouvelles activités économiques.

Ces tendances de l'évolution de la population et de l'activité économique prennent aussi forme dans le tissu urbain. L'agglomération de Montréal occupe une superficie de 500 km², urbanisée à plus de 90 % : les terrains vacants à construire représentent moins de 2 % de la superficie totale de l'agglomération ; les terrains présentement en transformation ou appelés à le devenir sont plus de deux fois plus importants en superficie, occupant 4 % du territoire. Ces terrains à transformer correspondent généralement aux secteurs industriels désaffectés qui sont réinvestis par les nouvelles activités économiques en croissance ou encore par la construction de logements pour répondre à la demande.



Le tissu urbain de l'agglomération se démarque du reste de la région métropolitaine par une gamme variée de quartiers résidentiels d'une densité plus élevée et, surtout, par une diversité des activités urbaines dans les différents secteurs. Ces caractéristiques lui confèrent un caractère convivial dans son ensemble et présentent plusieurs avantages.

Cette forme d'urbanisation permet de réduire les coûts d'infrastructures, de rapprocher les secteurs résidentiels des équipements collectifs, des services et des lieux d'emploi, ainsi que d'exploiter un réseau de transport collectif efficace, tout en favorisant les déplacements actifs et en réduisant la dépendance à l'automobile.

En lien avec l'accroissement démographique et les habitudes de déplacements des personnes, le parc automobile croît cependant plus vite que la population de l'agglomération¹. Il en résulte une congestion routière importante au cœur de la métropole et un ensemble de nuisances, notamment pour les résidents des quartiers centraux. Par contre, la région métropolitaine et, plus particulièrement, l'agglomération de Montréal font bonne figure quant à l'achalandage du réseau de transport collectif, en comparaison des autres régions métropolitaines d'Amérique du Nord. En 2013, il s'agit de plus de 516 millions de déplacements à l'échelle de la région métropolitaine, dont plus de 416 millions sont effectués au sein de l'agglomération de Montréal (déplacements effectués par la STM). En période de pointe du matin, près de 50 % des résidents de l'agglomération de Montréal utilisent les transports collectif et actif.

Le schéma d'aménagement soutient donc des interventions qui amélioreront le cadre de vie, dans une perspective de développement durable.

1. Le parc automobile a crû de 12,7 % entre 1988 et 2008, tandis que la population a augmenté de 4,4 % pour la même période, au sein de l'agglomération.

AMÉLIORER LE CADRE DE VIE, FAVORISER UN DÉVELOPPEMENT DURABLE

La vision stratégique de l'aménagement et du développement du territoire de l'agglomération exprimée par le schéma tient à une approche résolument axée sur le développement durable.

Cette vision durable de l'aménagement et du développement du territoire prend forme par trois grandes orientations qui visent à :

- Favoriser un cadre de vie de qualité;
- Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole;
- Mettre en valeur les territoires d'intérêt.

Favoriser un cadre de vie de qualité

La vision du schéma privilégie la compacité et la diversité des quartiers, la proximité des services et des lieux d'emploi ainsi que la qualité de l'architecture et de l'aménagement de l'espace public. L'organisation du cadre de vie vise à minimiser les déplacements et à prioriser les transports collectif et actif, dans un environnement où les contraintes et les nuisances sont atténuées. Au-delà du milieu physique, les interventions sont aussi définies de façon à offrir un cadre de vie diversifié et de qualité qui soit en mesure de répondre aux besoins de la population, à chaque étape du cycle de vie.

Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole

Le centre-ville d'agglomération constitue le cœur de la métropole. Le schéma prend le parti de soutenir le dynamisme de ses vocations qui sont à la fois économique, culturelle, touristique, d'enseignement, de santé et de divertissement, tout en constituant un lieu de résidence important. En plus du Centre, l'agglomération comprend deux autres grands pôles d'activité économique, l'Est et l'Ouest, qui se distinguent par des vocations spécifiques et dont le schéma vise à soutenir la vitalité et la complémentarité. L'accessibilité contribue aussi au dynamisme de l'agglomération et, à cet effet, le schéma entend mettre de l'avant différents projets portant à la fois sur le réseau routier et sur le transport collectif, tout en misant sur la marche et le vélo.

Mettre en valeur les territoires d'intérêt

Le schéma vise à mettre en valeur les territoires de l'agglomération présentant un intérêt pour leurs paysages, leurs composantes naturelles et aménagées ou leur vocation agricole. Il propose une mise en forme de l'ensemble de ces composantes dans une vision intégrée, nommée Trame verte et bleue.

FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

L'habitation – Soutenir une offre résidentielle diversifiée, répondant aux besoins de l'ensemble des ménages

Le marché du logement fait face à de nombreux défis, liés à l'augmentation des prix, au vieillissement de l'offre et à son inadéquation avec les besoins des ménages. Bien que la capacité d'accueil, d'au moins 175 000 logements, du territoire soit largement suffisante pour soutenir la demande des nouveaux ménages d'ici 2036 (153 000 ménages), le schéma vise à assurer une offre résidentielle diversifiée permettant de répondre aux besoins de l'ensemble de la population, notamment à ceux des familles, des aînés et des ménages qui ont de la difficulté à se loger. Il propose, entre autres, l'élaboration d'une politique d'inclusion de logements sociaux et abordables et un programme d'acquisition foncière pour l'agglomération de Montréal.

Les équipements collectifs – Favoriser une offre complète sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et assurer une accessibilité optimale

Les équipements collectifs répondent à différents besoins de la population dans les domaines de la santé, de l'éducation, de la culture, du sport et du tourisme. De façon à favoriser une offre complète et une accessibilité optimale, le schéma propose notamment de prévoir les besoins en équipements dès la conception d'un nouveau quartier ou d'une intervention urbaine d'envergure (en particulier pour les écoles primaires et les garderies), de privilégier une approche de collaboration entre les différentes instances concernées et, enfin, d'établir des critères assurant la meilleure localisation et la plus grande accessibilité.



Les îles Boutin et Lapierre, dans le parc-nature du Ruisseau-De Montigny



La voie cyclable de la rue Saint-Urbain

L'activité commerciale – Soutenir un cadre de vie complet

Le schéma vise la consolidation des pôles commerciaux majeurs et intermédiaires, le maintien de la position dominante de l'activité commerciale du centre-ville ainsi que la consolidation, la préservation et la diversification d'activités de proximité. Sont notamment favorisées les interventions visant à assurer une intégration harmonieuse de l'activité commerciale à son milieu, à offrir une desserte performante en transports collectif et actif et à créer un environnement convivial pour toutes les clientèles.

L'aménagement du territoire et la mobilité – Aménager dans la continuité des milieux favorisant les déplacements en transports collectif et actif

Le territoire de Montréal est riche de son histoire et de ses paysages et les interventions sur le territoire doivent se réaliser en respectant les différentes caractéristiques du milieu. Le schéma encourage des interventions qui visent à réduire la dépendance à l'automobile et qui contribueront à la diversification et à l'intensification des activités des secteurs centraux, tout en favorisant une intensité urbaine suffisante pour soutenir un réseau de transport collectif en périphérie. La pratique du vélo utilitaire est un trait distinctif de Montréal, notamment dans les quartiers centraux. Le schéma encourage les aménagements qui favorisent les déplacements actifs, à pied et à vélo, de même que les courts déplacements à proximité de points d'accès au réseau de transport collectif.

L'adaptation aux changements climatiques – Contribuer par le verdissement à la réduction des impacts des changements climatiques

Le conseil d'agglomération de Montréal compte adopter en 2015 un Plan d'adaptation aux changements climatiques. Pour contribuer à la réduction des impacts des changements climatiques (îlots de chaleur, augmentation des précipitations causant des inondations), le schéma propose un ensemble d'interventions qui permettront d'accroître le verdissement du territoire et la biodiversité. Ces interventions viseront l'augmentation de la plantation de 300 000 arbres d'ici 2022 en vue d'accroître à 25 % l'indice de canopée du territoire, le verdissement des terrains et des bâtiments et la mise en place d'aménagements favorisant la rétention et l'infiltration des eaux de pluie.

SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE

Les secteurs d'emploi – Soutenir leur dynamisme économique et miser sur leur accessibilité et leur diversification

Le schéma propose d'accroître la compétitivité de l'agglomération en renforçant les pôles économiques par un soutien à leur vitalité et à leur complémentarité. Les interventions viseront aussi à améliorer la desserte par tous les modes de transport (actif, collectif et routier) et à requalifier les secteurs industriels sous-utilisés et vacants, notamment dans l'Est.

Le centre de la métropole – Soutenir la diversité des fonctions et son rayonnement international

Le centre-ville regroupe l'ensemble des grandes fonctions métropolitaines d'affaires, de culture, de tourisme, d'enseignement supérieur et de santé, en plus d'être un lieu habité et animé. Le schéma propose à la fois d'accroître le rayonnement international du centre-ville et d'assurer la consolidation de secteurs résidentiels diversifiés, de qualité et distinctifs. Le schéma annonce l'élaboration d'un plan directeur du centre-ville qui confirmera les orientations de développement et les interventions à cet égard.

L'accessibilité des pôles d'activité – L'améliorer en fonction des besoins

Le schéma propose un ensemble d'interventions, à court et à plus long terme, portant à la fois sur les transports collectif et routier, qui seront précisés dans le plan de transport à réviser d'ici 2017. Ces projets visent à améliorer l'accessibilité des grands pôles d'activités économiques du Centre, de l'Est et de l'Ouest, en favorisant les transports collectif et actif. Le schéma propose que, d'ici 2021, 55 % des déplacements des résidents de l'agglomération, en pointe du matin, se fassent en transports collectif et actif (contre 47 % en 2008). Les interventions menées sur le domaine public devront viser la convivialité et la sécurité, notamment pour les piétons et les cyclistes.

Les déplacements à vocation économique – Favoriser l'accès aux plateformes intermodales

Le transport des marchandises a subi de grandes mutations depuis quelques années, caractérisées par l'accroissement du camionnage et l'apparition de réseaux d'infrastructures logistiques intermodales. Les plateformes intermodales de l'île de Montréal, soit le port et les trois principales gares de triage, constituent des points névralgiques du réseau de transport et leur accessibilité doit être améliorée.

METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

Le patrimoine, les territoires d'intérêt écologique et le paysage – Mettre en place la Trame verte et bleue

L'agglomération comprend un ensemble de territoires dont l'intérêt tient à la fois à leur géographie et à l'évolution de l'urbanisation. En considérant les aires aquatiques et les surfaces terrestres, les aires protégées représentent actuellement 17 % du territoire de l'agglomération. Le schéma propose d'accroître les superficies terrestres d'aires protégées de 5,8 % à 10 %, ce qui haussera d'autant les milieux naturels protégés sur le territoire de l'agglomération et soutiendra la réalisation de l'objectif de 17 % d'aires protégées du territoire de la CMM. À cet égard, le schéma vise tout particulièrement la protection des bois et corridors forestiers métropolitains, des mosaïques de milieux naturels, de même que des rives et littoraux à dominance naturelle. Le schéma vise aussi à assurer la protection et la mise en valeur de bâtiments, d'ensembles et de secteurs d'intérêt patrimonial, en incluant le patrimoine moderne et le patrimoine industriel. De plus, il reconnaît l'existence de paysages qui méritent des interventions afin d'en assurer la protection et la mise en valeur. Enfin, le schéma esquisse une vision d'aménagement consolidant le potentiel récréotouristique de l'agglomération par la mise en place de la Trame verte et bleue. Le schéma propose de mettre en valeur le parcours riverain, les percées visuelles sur les plans d'eau, ainsi que les entrées de ville. Il propose finalement d'élaborer un plan d'action et de financement de la mise en œuvre de la Trame verte et bleue.

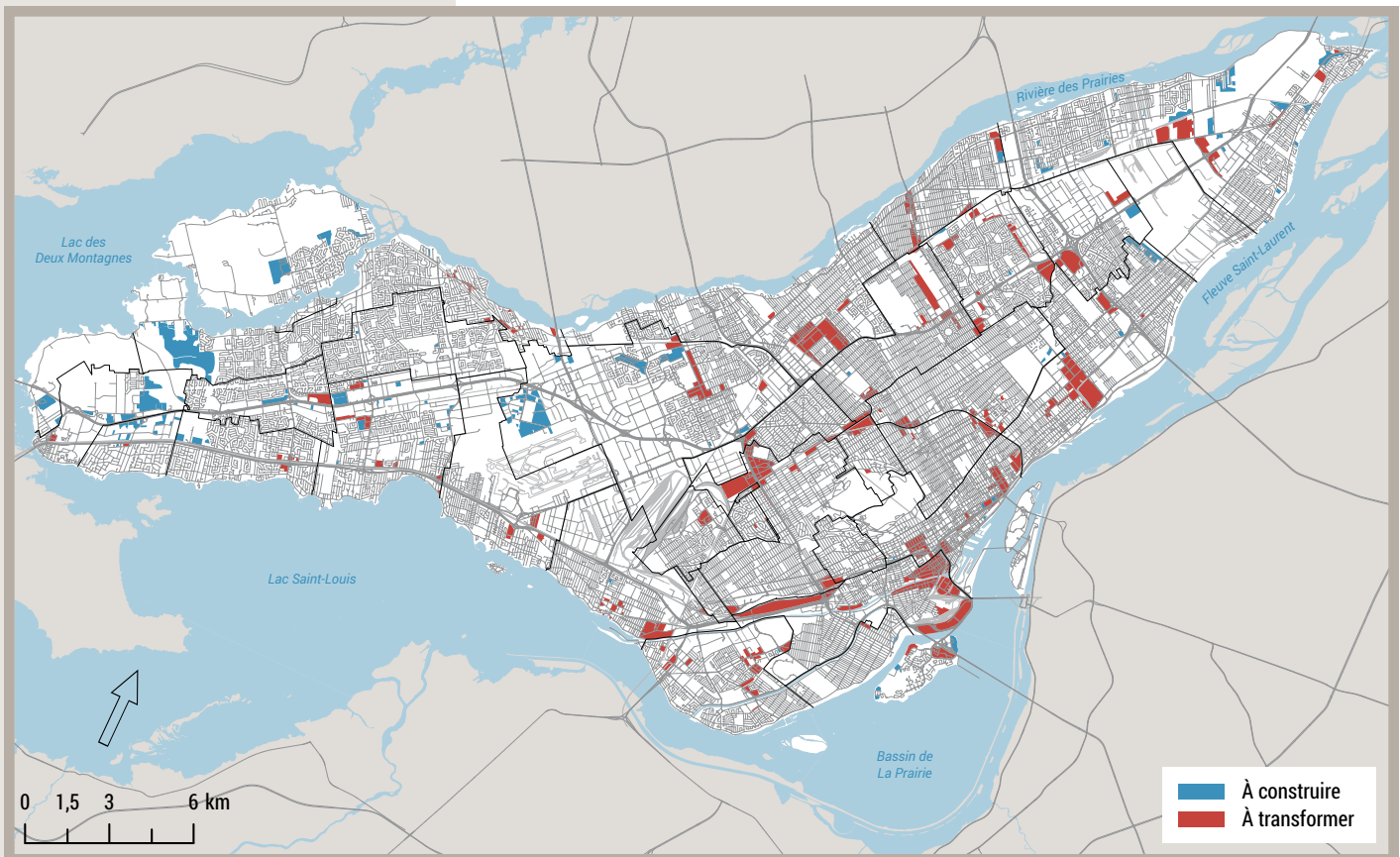
1.3

LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Les grandes orientations d'aménagement et de développement du schéma sont appuyées par un ensemble d'interventions et de projets structurants qui contribueront à déterminer l'évolution de la forme urbaine.

Le territoire de l'agglomération est largement urbanisé et les défis de son aménagement consistent tout particulièrement à consolider les milieux établis, lesquels représentent plus de 90 % du territoire. La transformation de la vocation de certains secteurs (4 % du territoire, soit environ 2 000 ha) et l'urbanisation des secteurs vacants (2 % du territoire, soit environ 1 000 ha) constituent les défis de construction de quartiers des prochaines décennies. Rappelons que la superficie du territoire de l'agglomération est de l'ordre de 500 km², soit 50 000 ha. L'agglomération est dotée d'une capacité d'accueil, en insertion dans les secteurs établis et sur les terrains vacants ou les emplacements à transformer, d'au moins 175 000 logements.

Carte 2 – Terrains à construire et à transformer (à titre indicatif)



Le schéma détermine un périmètre d'urbanisation (voir la carte 20 – Grandes affectations du territoire) qui a pour effet de préserver de l'urbanisation la zone agricole de l'ouest de l'île de Montréal et de l'île Bizard. Compte tenu de sa détermination à maintenir une base territoriale pour la pratique et le développement des activités agricoles et de sa volonté de consolider les milieux établis, l'agglomération de Montréal maintiendra le périmètre d'urbanisation à son état actuel.

Le schéma établit six secteurs de planification dite stratégique, en raison de l'importance des enjeux liés à leur transformation, de la superficie des terrains dont la vocation est à consolider ou à transformer et des projets d'infrastructures routières ou de transport collectif auxquels ils sont associés.

Le schéma vise à promouvoir l'essor des trois pôles économiques de l'agglomération – Centre, Ouest et Est –, notamment par l'amélioration de la desserte en transport collectif. Le centre de l'agglomération fait l'objet d'une attention spéciale afin d'assurer son rayonnement sur le plan économique, commercial, culturel et récréotouristique, de même que l'épanouissement de ses quartiers.

Afin d'améliorer l'accessibilité du territoire, quelques interventions majeures sont prévues en matière de transport collectif ainsi que sur le réseau routier. Les principaux projets de transport collectif préconisés sur un horizon rapproché sont la mise en service de la ligne de train de banlieue de l'Est, la mise en place d'un service rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Pie-IX et le prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou.

VOIR LA CARTE 3 – CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Pour le transport routier, les principaux projets relevant de l'agglomération et des municipalités qui sont prévus sur un horizon à court terme sont les suivants : la première phase de la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, la poursuite de la transformation de la rue Notre-Dame en boulevard urbain, le raccordement du boulevard Cavendish et de l'avenue Royalmount ainsi que le prolongement du boulevard de l'Assomption. Notons que des interventions majeures sont prévues par les gouvernements provincial et fédéral, soit la réhabilitation de l'échangeur Turcot ainsi que la construction d'un nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent et le réaménagement de ses accès.

Par ailleurs, le schéma reconnaît un ensemble de territoires présentant un intérêt écologique, dont plusieurs sont déjà protégés ou en voie de l'être. Le schéma propose d'étendre les mesures de protection aux bois et corridors forestiers métropolitains ainsi qu'aux mosaïques de milieux naturels.

LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

LES SIX SECTEURS DE PLANIFICATION STRATÉGIQUE

HAVRE-BONAVENTURE-PONT CHAMPLAIN

Ce vaste secteur immédiatement voisin du centre-ville comprend les abords du pont Champlain, le front du fleuve, le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC), les abords du bassin Wellington, la Pointe-du-Moulin et la Cité du Havre. Sa mise en valeur, principalement à des fins d'emploi, présente un défi complexe, mais ce grand secteur bénéficie d'un emplacement exceptionnel : porte d'entrée du centre-ville, en bordure du fleuve, entre le Vieux-Montréal et le canal de Lachine. Des interventions majeures y sont prévues, notamment le remplacement des accès au futur pont enjambant le Saint-Laurent, associées à une bonification de l'offre en transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville. À ce sujet, sont notamment considérés les options suivantes : un système léger sur rail, un tram-train et un système rapide par bus.

TURCOT-LACHINE EST

Le secteur de Turcot-Lachine Est regroupe un ensemble de territoires situés entre le canal de Lachine et la falaise Saint-Jacques et s'étendant de l'échangeur Turcot jusqu'au secteur de Lachine Est. L'organisation de ce secteur connaîtra des modifications importantes au cours des prochaines années avec le réaménagement des échangeurs Turcot et Saint-Pierre et le déplacement de l'autoroute 20 vers le nord. La mise en valeur de ce secteur devra tenir compte de l'important patrimoine industriel bordant le canal de Lachine et de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques.

ANJOU

Le secteur bénéficiera du prolongement prochain de la ligne bleue du métro. L'amélioration de son accessibilité permet d'envisager le renforcement de son caractère urbain par la diversification des fonctions, l'intensification du milieu bâti et un aménagement du domaine public plus convivial à l'intersection des autoroutes 25 et 40.

ASSOMPTION

La proximité de la station de métro, du port et de l'autoroute 25, la présence de terrains vacants de superficies importantes ainsi que le prolongement prévu du boulevard de l'Assomption contribueront au projet de consolidation de ce secteur à des fins résidentielles et d'emploi.

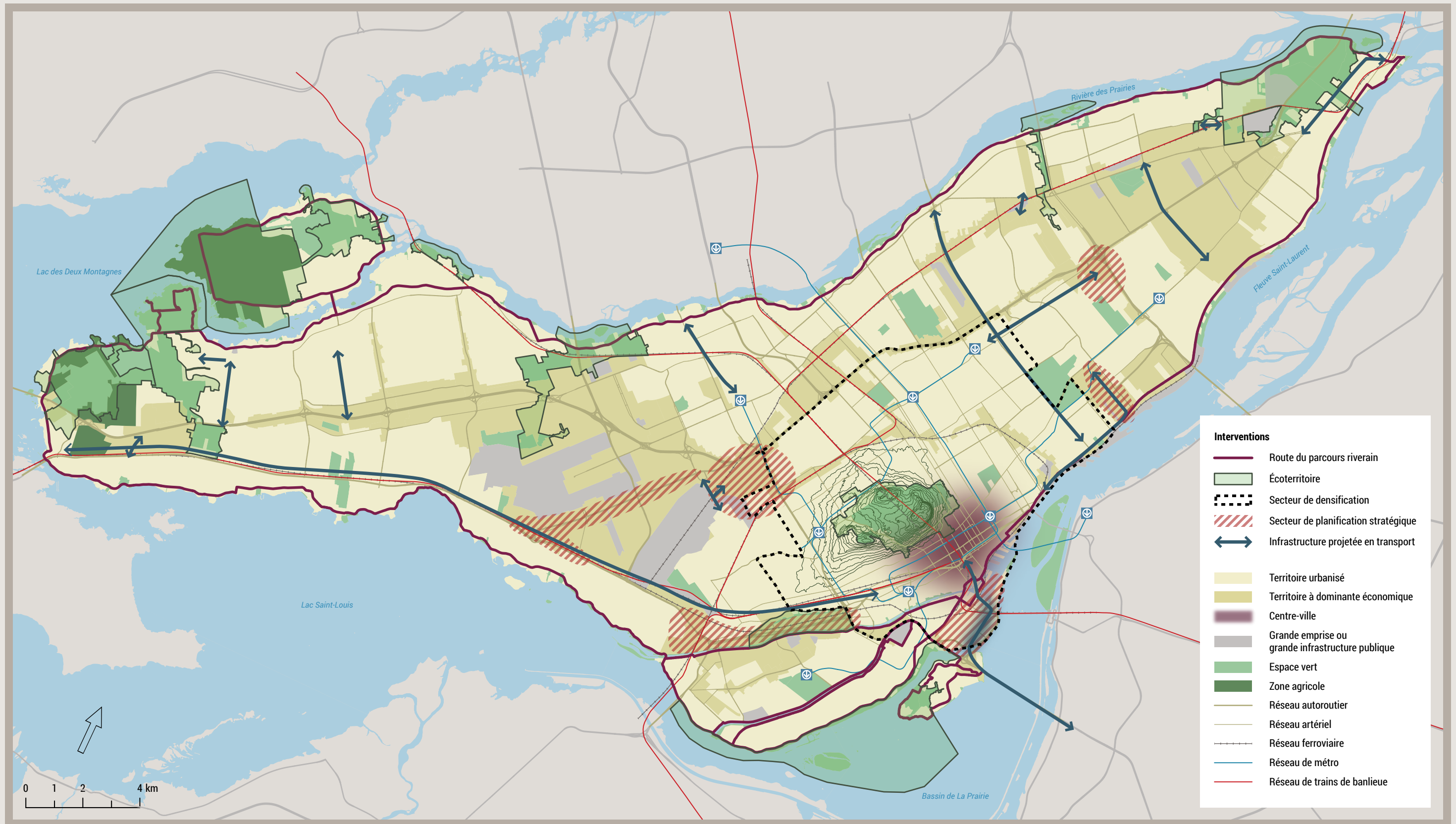
NAMUR-DE LA SAVANE

Le secteur de Namur-de la Savane est situé au centre de l'île, plus précisément au sud du croisement des autoroutes 15 et 40. Ce vaste territoire est difficilement accessible malgré la présence de deux stations de métro et de deux autoroutes, notamment parce qu'il est morcelé par d'importantes infrastructures de transport routier et ferroviaire. Cependant, son emplacement stratégique et les vocations des territoires environnants offrent des occasions de développement économique et d'intensification des activités urbaines.

ACCÈS À L'AÉROPORT – CHEMIN DE LA CÔTE-DE-LIESSE

Principale porte d'entrée internationale de la métropole, l'aéroport international Montréal-Trudeau connaît un achalandage annuel de plus de 12 millions de voyageurs. Les liens de l'aéroport avec, notamment le centre-ville, méritent une attention particulière en ce qui a trait, entre autres, à la mise en valeur des accès routiers et de leurs abords. Le chemin de la Côte-de-Liesse est une voie d'accès névralgique à l'aéroport, ancrée au sein d'un vaste secteur industriel et constituant un lien important entre les autoroutes 20 et 40. En raison de son rôle stratégique, des interventions sont requises pour améliorer son image générale et désenclaver certains secteurs.

Carte 3 – Concept d'organisation spatiale



Le schéma reconnaît également une diversité d'immeubles, de propriétés, d'ensembles et de secteurs présentant un intérêt patrimonial et archéologique. Il consacre la valeur patrimoniale exceptionnelle du mont Royal et du Vieux-Montréal et détermine des mesures de protection et de mise en valeur qui sont propres à ces lieux. Le schéma innove en renforçant les mesures de protection proposées pour les grandes propriétés à caractère institutionnel, tout en élargissant cette pratique en vue d'inclure le patrimoine industriel et moderne.

Le schéma reconnaît un ensemble de paysages formés des composantes naturelles ou construites du territoire, ou combinant ces composantes. Au cœur de l'agglomération prédominent deux massifs : le mont Royal et le centre des affaires. Tout autour de l'île, le parcours riverain permet d'offrir des vues sur les plans d'eau et de rattacher le chapelet de noyaux villageois de même que le Vieux-Montréal, le Havre et les îles du parc Jean-Drapeau. Les ensembles regroupant les espaces verts d'importance et la zone agricole, aux extrémités est et ouest de l'île, participent à la composition des paysages champêtres.

Enfin, la Trame verte et bleue permet de relier les principaux attraits naturels et patrimoniaux du territoire en misant sur son caractère d'archipel, son centre attractif et ses aménagements en lien avec l'eau et les espaces verts de qualité.